

D Q A S

Dəniz qəzalarının araşdırılması sektoru

DƏNİZ QƏZASINA DAİR ARAŞDIRMA HESABATI



**“PALFLOT-2” neft tankerində
23 aprel 2016-cı ildə baş vermiş partlayış-yanğın**

№ 1/2016
11.07.2016-cı il

Dəniz qəzalarının araşdırılması sektoru

AZ1003, Bakı şəhəri, Xanlar küçəsi 2B

Tel: (+99412) 497 44 05 (daxili: 123)

(+99477) 720 1 720 (24 saat)

Faks: (+99412) 497 44 06

E-mail: mcib@ardda.gov.az

İnternet səhifəsi: www.ardda.gov.az

Dəniz qəzalarının araşdırılması sektoru

Sektorun fəaliyyətinin əsas məqsədi dənizdə gəmilərdə baş vermiş qəzaların araşdırılmasının düzgün aparılması, qəzalara dair sübutların toplanılması və təhlili, qəzaların başvermə səbəblərinin müəyyən olunması, gələcəkdə belə qəzaların qarşısının alınması və dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyinin təmin olunmasına dair tövsiyələrin hazırlanması üçün müvafiq tədbirlərin görülməsinin təmin edilməsidir.

Sektor öz vəzifələrini yerinə yetirərkən və hüquqlarını həyata keçirərkən bitərəf və qərəzsiz olmaqla şəxslər və ya təşkilatlar tərəfindən yönləndirmə və müdaxiləyə məruz qalmadan, eyni zamanda cinayət, inzibati və ya başqa icraat qaydasında aparılan hər hansı bir araşdırmadan asılı olmadan fəaliyyət göstərir.

*Bu dəniz qəzasına dair araşdırma hesabatı
11 iyul 2016-cı il tarixində hazırlanmışdır.*

Baş vermiş dəniz qəzası Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin 2013-cü il 4 aprel tarixli 59 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmiş “Dənizdə gəmilərdə baş vermiş qəzaların araşdırılması Qaydaları”na uyğun olaraq araşdırılmışdır.

Araşdırma “Dəniz qəzasının, yaxud hadisəsinin (insidentinin) araşdırılmasına dair tövsiyə edilən təcrübə və Beynəlxalq Standartlar Məcəlləsi”nin (Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının 16 may 2008-ci il tarixli MSC.255(84) Qətnaməsi) və “Qəzaların araşdırılmasına dair Məcəllənin həyata keçirilməsi üzrə fəaliyyət göstərən şəxslərə köməkliyə dair təlimat”ın (Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının 4 dekabr 2013-cü il tarixli A.1075(28) Qətnaməsi) müddəaları nəzərə alınmaqla aparılmışdır.

Dənizdə gəmilərdə baş vermiş qəzaların araşdırılmasının məqsədi gəmilərdə baş verən qəzaların başvermə səbəblərinin müəyyən edilməsindən və gələcəkdə onların qarşısının alınması üçün müvafiq tədbirlərin görülməsindən ibarətdir.

Dənizdə gəmilərdə baş vermiş qəzaların araşdırılması sübutların toplanılmasını və təhlilini, qəzanın başvermə səbəblərinin müəyyən olunmasını, gələcəkdə belə halların qarşısının alınmasına və dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyinin təmin olunmasına dair müvafiq tövsiyələrin hazırlanmasını nəzərdə tutur.

Dəniz qəzasının araşdırılmasının məqsədi təqsirkarı, eyni zamanda məsuliyyəti müəyyənləşdirmək deyildir.

M Ü N D Ə R İ C A T

1. Xülasə.....	6
2. Ümumi məlumatlar	
2.1. Gəminin şəkilləri.....	7
2.2. Gəmi haqqında məlumatlar.....	8
2.3. Gəminin səfəri haqqında məlumatlar.....	9
2.4. Hava haqqında məlumatlar.....	9
2.5. Gəminin əvvəllər daşdığı yük haqqında məlumatlar.....	9
2.6. Qəza haqqında məlumatlar.....	10
2.7. Yanğının söndürülməsi haqqında məlumatlar.....	10
2.8. Qəzanın baş verdiyi yer.....	11
3. Təsvir	
3.1. Gəminin limana daxil olması və səfərə çıxması.....	12
3.2. Gəmidə partlayış-yanğının baş verməsi.....	12
3.3. Partlayışdan sonrakı hərəkətlər.....	13
3.4. Gəmidəki yanğının söndürülməsi və gəminin yedəyə alınması.....	16
3.5. Gəmidə insan meyitinin aşkar edilməsi və çıxarılması.....	18
4. Təhlil	
4.1. Gəminin qəzadan sonrakı vəziyyəti.....	20
4.2. Gəmidən çıxarılmış insan meyiti haqqında.....	24
4.3. Gəmi heyətinin psixoloji durumu, yorğunluq dərəcəsi haqqında.....	24
5. Nəticə.....	25
6. Təvsiyələr.....	26

ŞƏKİLLƏRİN SİYAHISI

Şəkil 1. <i>Palflot-2 tankerinin ümumi görünüşü.....</i>	7
Şəkil 2. <i>Palflot-2 tankerinin ümumi görünüşü.....</i>	7
Şəkil 3. <i>Qəzanın başvermə yeri.....</i>	11
Şəkil 4. <i>Qəzanın başvermə yeri.....</i>	11
Şəkil 5. <i>Palflot-2 gəmisində baş vermiş yanğın.....</i>	12
Şəkil 6. <i>Palflot-2 gəmisində baş vermiş yanğın.....</i>	13
Şəkil 7. <i>Partlayışın baş verdiyi 41 nömrəli yük tankı.....</i>	13
Şəkil 8. <i>“Palflot-2” gəmisinin sol bortundakı xilasedici qayıq.....</i>	14
Şəkil 9. <i>“Palflot-2” gəmisinin xilasedici qayıqlarının yedəyə alındığı “Optimafлот” gəmisi.....</i>	15
Şəkil 10. <i>“Palflot-2” gəmisinin heyətinin təhvil verildiyi “Valeriy Kalaçev” gəmisi.....</i>	15
Şəkil 11. <i>“Vixr-5” yanğınsöndürmə gəmisi ilə Palflot-2 gəmisində olan yanğının söndürmə əməliyyatı.....</i>	15
Şəkil 12. <i>Palflot-2 gəmisinin yedəklənmə əməliyyatı.....</i>	17
Şəkil 13. <i>Palflot-2 gəmisinin yedəklənmə əməliyyatı.....</i>	17
Şəkil 14. <i>42 nömrəli yük tankından insan meyitinin çıxarılması.....</i>	18
Şəkil 15. <i>İnsan meyitinin çıxarıldığı 42 nömrəli yük tankı.....</i>	19
Şəkil 16. <i>42 nömrəli yük tankından çıxarılmış insan meyiti.....</i>	19
Şəkil 17. <i>Üst göyərtənin dağılmış hissəsinin burun hissəsindən ümumi görüntüsü.....</i>	20
Şəkil 18. <i>Üst göyərtənin dağılmış hissəsinin sağ borddan ümumi görüntüsü.....</i>	21
Şəkil 19. <i>Üst göyərtənin zədələnmiş hissəsi.....</i>	21
Şəkil 20. <i>Zədələnmiş yük tankı.....</i>	22
Şəkil 21. <i>Tanka giriş qapağı.....</i>	22
Şəkil 22. <i>Kapitan körpüsünün içəridən ümumi görünüşü.....</i>	23
Şəkil 23. <i>Gəminin üst tikilisindəki ümumi görünüş.....</i>	23

1. X Ü L A S Ə

Rusiya Federasiyasının Dövlət bayrağı altında üzən “Odysseus Shipping” LLC şirkətinə məxsus “Palflot-2” neft tankerində 23 aprel 2016-cı il tarixində saat 09:32* radələrində güclü partlayış baş vermiş və partlayış nəticəsində tankerdə yanğın müşahidə olunmuşdur. Partlayış-yanğın nəticəsində 1 nəfər heyət üzvü vəfat etmiş, gəminin konstruksiyası zədələnmiş və gəmi üzgüçülük imkanlarından məhrum olmuşdur.

Belə ki, 20 aprel saat 21:10 radələrində “Palflot-2” gəmisi ballastda Abşeron dəniz limanının 3 nömrəli körpüsündən çıxmış, hava şəraiti ilə əlaqədar olaraq 112 nömrəli dəniz rayonunda lövbərə durmuş, 22 aprel 2016-cı il tarixində saat 19:53 radələrində 112 nömrəli dəniz rayonundan lövbəri yığaraq Türkmənistanın Alaca dəniz limanına hərəkətə başlamışdır.

23 aprel 2016-cı il tarixində saat 09:32 radələrində gəmi kapitanı kapitan körpüsündə sükan arxasında növbədə olduğu zaman gəminin sol bortunda (41 nömrəli yük tankında) güclü partlayış baş vermişdir.

Həmin partlayış sonuncu dəfə gəminin göyertəsində partlayış olan sahədə görülmüş gəminin baş mexaniki tərəfindən yanğın təhlükəsizliyi qaydalarının pozulması səbəbindən baş vermişdir.

Partlayış-yanğından sonra Rusiya Federasiyasının Dövlət bayrağı altında üzən “Odysseus Shipping” LLC şirkətinə məxsus “Optimaflot” gəmisi tərəfindən “Palflot-2” gəmisində yanğın baş verməsi barədə həyəcan signalı verilmişdir. Bundan sonra müvafiq koordinasiya işləri aparılmış, gəmidəki yanğın söndürülmüş və yedəyə alınaraq sahilə gətirilmişdir.

* Araşdırma hesabatında göstərilən bütün saatlar yerli vaxtla (UTC+04:00) göstərilmişdir.

2. ÜMUMİ MƏLUMATLAR

2.1. Gəminin şəkilləri



Şəkil 1. *Palflot-2 tankerinin ümumi görünüşü*



Şəkil 2. *Palflot-2 tankerinin ümumi görünüşü*

2.2. Gəmi haqqında məlumatlar

Adı:	Palflo-2
Tipi:	Neft tankeri
Bayrağı:	Rusiya Federasiyası
BDT nömrəsi:	8952247
Çağırış siqnalı:	UHXF
Qeydiyyat limanı:	Astraxan
Qeydiyyat nömrəsi:	798
Gəmi sahibi:	“Odysseus Shipping” LLC
Gəmi sahibinin identifikasiya nömrəsi:	5672529
İnşa yeri və ili:	Bolqarıstan Respublikası, Ruse şəhəri, 25 yanvar 1982-ci il
Gövdə:	Polad
Gəminin ölçüləri:	Uzunluğu: 108,59 metr Eni: 14,80 metr Bortun hündürlüyü: 4,40 metr
Gəminin tutumu:	Ümumi: 2015 Xalis: 663
Gəminin energetik qurğusunun növü:	Internal-combustion engine 6NVD 48A-2U
Gəminin energetik qurğusunun sayı və gücü:	2X515 kVt
Sükanın konstruksiyası:	Balansirli sükan
Gəminin sürəti:	10.5 uzel
Hadisə anında suya oturumu:	Burun hissə: 1.20 metr Arxa hissə (korma): 2.20 metr Orta hissə: 1.70 metr
Heyət üzvlərinin sayı:	11 nəfər
Xilasetmə vasitələri:	2 ədəd xilasedici qayıq, 2 ədəd xilasedici sal, 10 ədəd xilasedici dairələr, 19 ədəd xilasedici jilet, 19 ədəd hidrokostyum, 1 ədəd linatma aləti, 12 ədəd paraşüt raketləri
Dəniz rayonu:	QDFƏRS dəniz rayonu A1+A2+A3
Radio avadanlıqlar:	2 ədəd UQD radiostansiyası, 1 ədəd NAVTEKS, 1 ədəd EPİRB, 1 ədəd AİS avadanlığı, 2 ədəd SART, 1 ədəd Radar, 3 ədəd VHF radiotelefon, 1 ədəd qirokompas, 1 ədəd maqnit kompası, UMTİ sistemi,

Yanğından mühafizə vasitələri:

1 ədəd laq,
 1 ədəd exalot
 2 ədəd stasionar yanğın nasosu,
 1 ədəd stasionar qəza yanğın nasosu

Təsnifat simvolu:

KM ★ L4 R3-RSN oil tanker (ESP)

Təsnifat cəmiyyəti barədə məlumatlar:

“Rusiyanın Gəmiçilik üzrə Dəniz Registri” MMC

2.3. Gəminin səfəri haqqında məlumatlar**Çıxdığı liman:**

Abşeron dəniz limanı,
 Azərbaycan Respublikası

Getdiyi liman:

Alaca dəniz limanı,
 Türkmənistan

Yük haqqında məlumat:

Ballastda

Sərnişinlərin sayı:

—

2.4. Hava haqqında məlumatlar**Külək-istişaməti və sürəti:**

şimal-qərb, şimal küləyi
 12-14 m/s

Dalğanın hündürlüyü:

2.5-3.5 m

Görünüş:

2 mildən artıq

Gündüz/Gecə:

gündüz

2.5. Gəminin əvvəllər daşdığı yük haqqında məlumatları

Gəminin əvvəllər daşdığı xam neft yanar maye məhluludur. Spesifik qoxusu var. Rəngi açıq qəhvəyidən tünd qonura və qarayadək dəyişir. Neft əsasən parafin, naften və aromatik karbohidrogenlərin qarışığından ibarətdir. Bunlardan əlavə, neftdə bir qədər də kükürlü, oksigenli və azotlu birləşmələr vardır. Neftin fiziki-kimyəvi xassələri əsasən onun tərkibindəki birləşmələrdən asılıdır. Neftin tərkibində 95-98 %-ə qədər karbohidrogenlər (83-87 % karbon, 12-14 % hidrogen), 2-5 %-ə qədər kükürlü, azotlu və oksigenli birləşmələr vardır. Bəzi neftlərdə kükürdün miqdarı 5-6 %-a çatır.

Neftdə həll olunmuş halda müxtəlif qazlar (kütləcə 0,2-3 %), su və mineral duzlar da (adətən 0,1-1 %) olur. Neftin külünün tərkibində Ca, Mg, Fe, Si, V, Na və s. mövcuddur.

Neftin qaynama temperaturu 28°C-dən yuxarı, donma temperaturu +30°C ilə -60°C arasında, istilikköçürmə qabiliyyəti 10400-11000 kal/kq, özlüyü (50°C-də) 1,2-55 cCt, alışma temperaturu 35°C ilə 120°C arasındadır. Neft üzvi həlledicilərdə həll olunur, suda adi şəraitdə demək olar ki, həll olunmur, lakin onunla davamlı emulsiya əmələ gətirir.

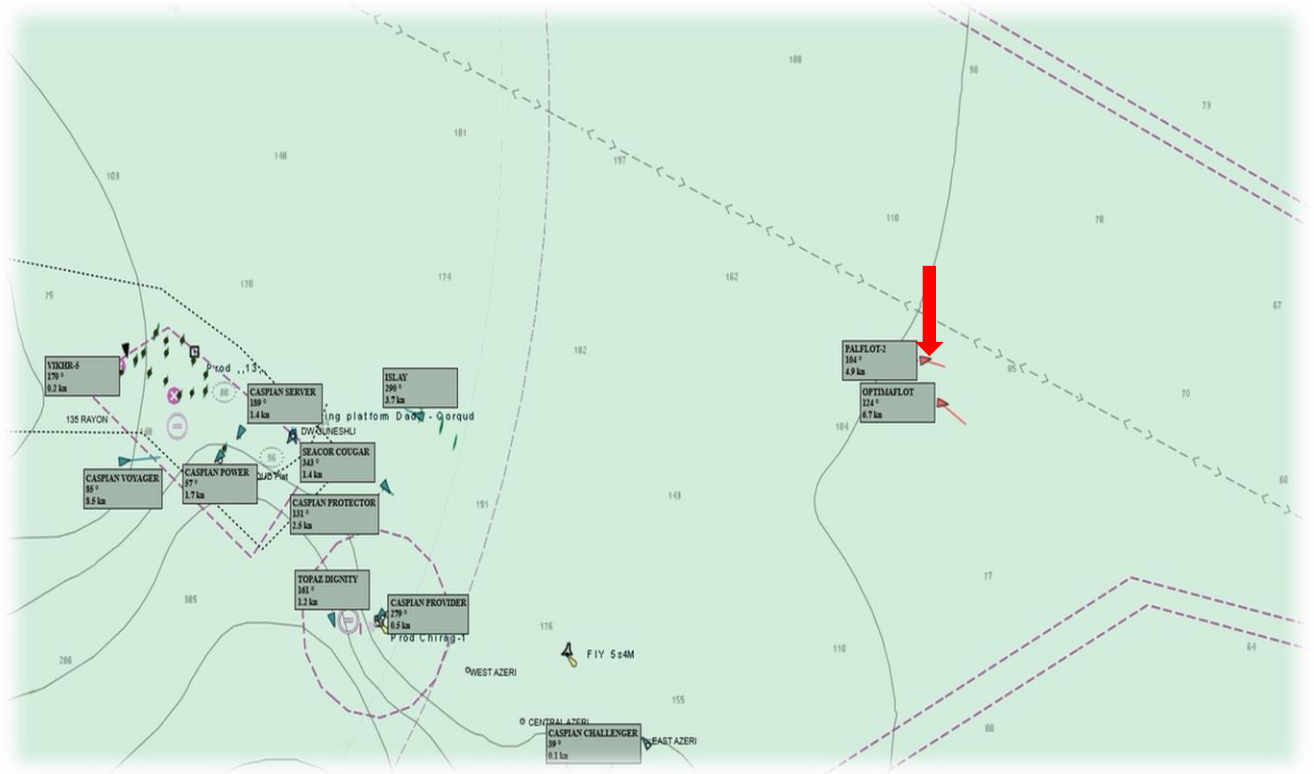
2.6. Qəza haqqında məlumatlar

Dəniz qəzasının növü:	insan ölümü, gəminin zədələnməsi
BDT təsnifləşdirilməsi:	çox ciddi
Tarixi və vaxtı:	23 aprel 2016-cı il, 09:32
Yeri:	Xəzər dənizi
Koordinatları:	En 40°15' 00" Şimal, Uzunluq 051°35' 00" Şərq
İnsan faktoru:	mövcuddur
Nəticə:	1 nəfər heyət üzvü vəfat etmiş; gəminin konstruksiyası zədələnmiş; gəmi üzgüçülük imkanlarından məhrum olmuş

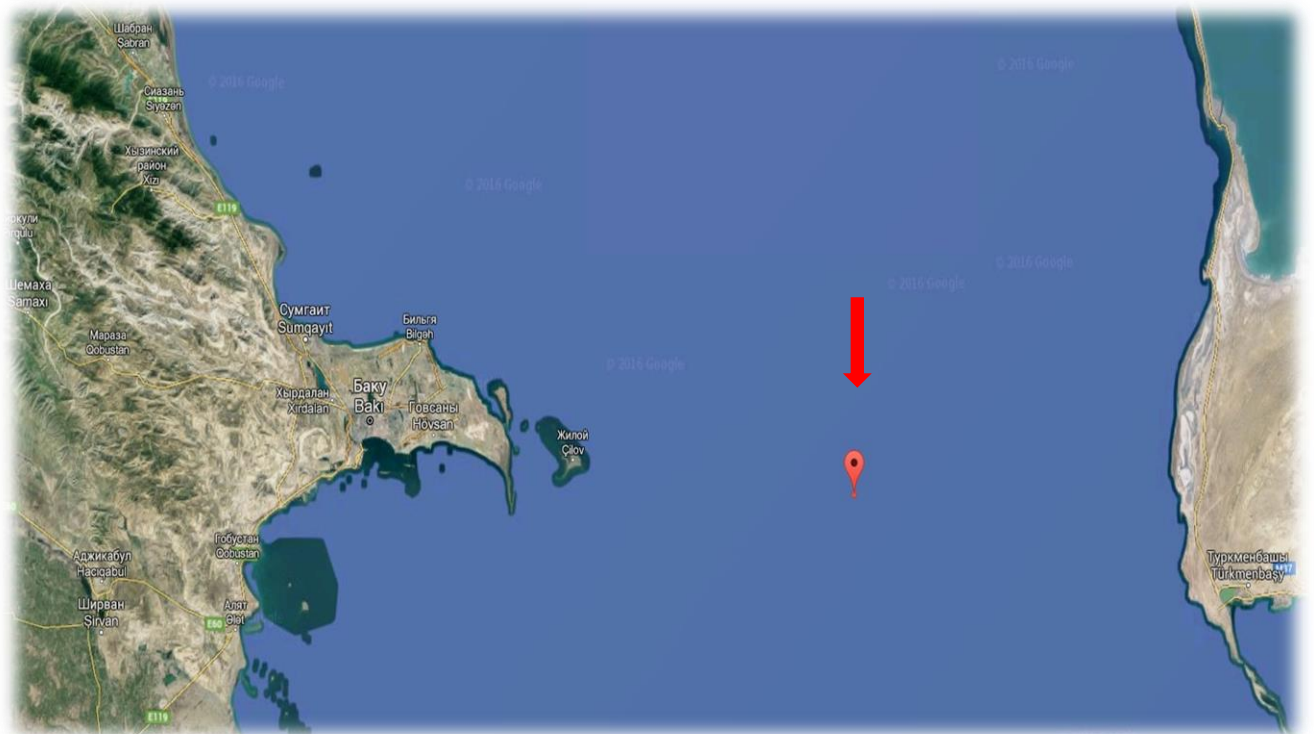
2.7. Yanğının söndürülməsi və gəminin yedəklənməsi haqqında məlumatlar

İştirak edən tərəflər:	Azərbaycan Respublikasının Dövlət Dəniz Administrasiyası; “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti; Azərbaycan Respublikasının Fövqəladə Hallar Nazirliyi; “Bue Caspian Ltd” şirkəti; “Kaspian Marin Servisez Limited” şirkəti
Görülmüş tədbirlər:	Həyəcan siqnalından sonra məlumatın aidiyyəti qurumlara ötürülməsi və işlərin koordinasiya edilməsi (Azərbaycan Respublikasının Dövlət Dəniz Administrasiyası); Gəmilərin qəza yerinə cəlb edilməsi (“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti, “Bue Caspian Ltd” şirkəti, “Kaspian Marin Servisez Limited” şirkəti); Yanğının söndürülməsi (Azərbaycan Respublikasının Fövqəladə Hallar Nazirliyinin Aviasiya Dəstəsi; Dövlət Yanğından Mühafizə Xidməti); Gəminin yedəklənməsi (“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti).

2.8. Qəzanın baş verdiyi yer



Şəkil 3. Qəzanın başvermə yeri



Şəkil 4. Qəzanın başvermə yeri

3. TƏSVİR

3.1. Gəminin limana daxil olması və səfərə çıxması

19 aprel 2016-cı il tarixində saat 19:53 radələrində Rusiya Federasiyasının Dövlət bayrağı altında üzən “Odysseus Shipping” LLC şirkətinə məxsus “Palflot-2” neft tankeri Abşeron dəniz limanında (Dübəndi neft terminalı) 2382,464 ton xam neftin boşaldılması üçün 3 nömrəli körpüyə yan almışdır. Yük əməliyyatı 19 aprel 2016-cı il tarixində saat 22:15-də başlanmış, 20 aprel 2016-cı il tarixində saat 17:00-da bitmişdir.

20 aprel saat 21:10 radələrində “Palflot-2” gəmisi Abşeron dəniz limanının 3 nömrəli körpüsündən çıxmış, gəmi kapitanı tərəfindən hava şəraiti ilə əlaqədar olaraq (küləyin istiqaməti (şimal-qərb, şimal, gücü 20-23 m/s) 1000 ton ballastda 112 nömrəli dəniz rayonunda lövbərə durması barədə qərar qəbul edilmişdir.

22 aprel 2016-cı il tarixində saat 19:53 radələrində “Palflot-2” gəmisinin 112 nömrəli dəniz rayonundan lövbəri yığaraq Türkmənistanın Alaca dəniz limanına hərəkətə başlaması barədə Azərbaycan Respublikası Dövlət Dəniz Administrasiyasının tabeliyində Dəniz Üzgüçülüynün Təhlükəsizliyi Mərkəzinin Uzaq Məsafədən Tanınma və İzləmə Milli Mərkəzinə (bundan sonra UMTİ Milli Mərkəzi) məlumat verilmişdir. Həmin gün 23:05 radələrində “Palflot-2” gəmisinin 38 nömrəli buyun traverzindən (yanından) keçməsi barədə UMTİ Milli Mərkəzinin Gəmilərin hərəkətinin idarəsi üzrə operatoruna bildirilmişdir.

3.2. Gəmidə partlayış-yanğının baş verməsi

23 aprel 2016-cı il tarixində saat 09:00-da gəmi kapitanı gəmi kapitanının baş köməkçisindən naviqasiya növbəsini qəbul etmişdir.

23 aprel 2016-cı il tarixində saat 09:32 radələrində gəmi kapitanı kapitan körpüsündə sükan arxasında növbədə olduğu zaman gəminin sol bortunda (41 nömrəli yük tankında) güclü partlayış baş vermişdir.



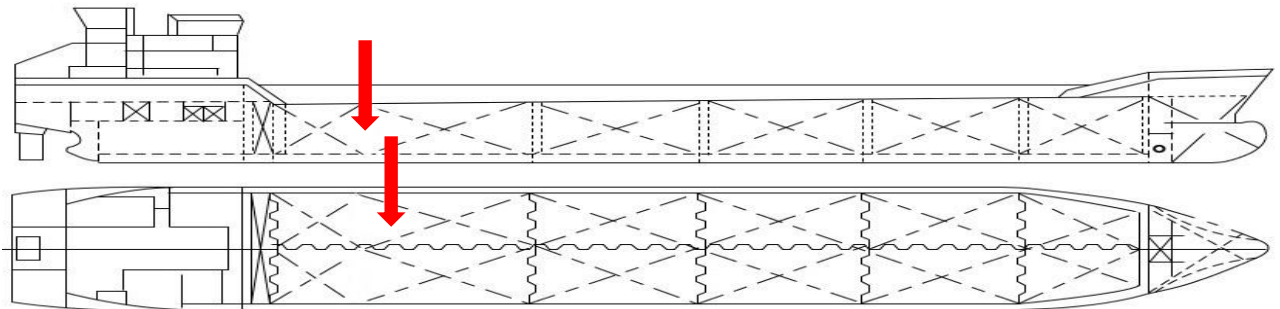
Şəkil 5. Palflot-2 gəmisində baş vermiş yanğın



Şəkil 6. Palflo-2 gəmisində baş vermiş yanğın

09:37 radələrində gəmi kapitanı yanğın həyəcanı verərək heyətin yanğınla mübarizə aparması barədə elanı bildirmişdir. Həmçinin gəmi kapitanı Qlobal Dəniz Fəlakət və Əmniyyətli Rabitə Sisteminin (QDFƏRS) vasitəsi ilə həyəcan siqnalı ilə məlumatı ötürmüşdür.

Eyni zamanda Rusiya Federasiyasının Dövlət bayrağı altında üzən "Odysseus Shipping" LLC şirkətinə məxsus "Optimaflot" (BDT nömrəsi 7942881) gəmisi tərəfindən "Palflo-2" gəmisində yanğın baş verməsi barədə həyəcan siqnalı UMTİ Milli Mərkəzinə daxil olmuşdur. Həyəcan siqnalının qəbulu zamanı "Palflo-2" gəmisi En 40°15' 00" Şimal, Uzunluq 051°35' 00" Şərq koordinatlarında olmuşdur.



Şəkil 7. Partlayışın baş verdiyi 41 nömrəli yük tankı

3.3. Partlayışdan sonrakı hərəkətlər

23 aprel 2016-cı il tarixində saat 09:41 radələrində gəminin ikinci mexaniki və elektrik mexaniki tərəfindən yanğın nasoslarının işə salınmasına cəhd etmələrinə baxmayaraq partlayış zamanı yanğın sistemində nasazlıq yarandığından nasosları işə sala bilməmişdirlər.

Yanğınla mübarizə aparılması mümkün olmadığından və yanğın tez bir şəkildə yaşayış və xidməti otaqlara (üst tikiliyə) sürətlə yayıldığından gəmi kapitanı gəminin tərk edilməsi barədə qərar qəbul etmişdir. Gəmi kapitanının baş köməkçisi tərəfindən sağ və sol

xilasedici qayıqların və sağ bordda yerləşən xilasedici salın suya salınması əməliyyatı başlanılmışdır. Ardınca sağ və sol bortlarda olan şormtriplər borddan salınmış və gəmi heyətinin yarısı xilasedici salda, digər hissəsi isə xilasedici qayıq № 2-də yerləşdirilmişdir. Heyətin xilasedici qayıqlarda sayılması zamanı gəminin baş mexanikinin olmadığı müəyyən olunmuşdur. Bundan sonra gəmi kapitanı və gəminin elektrik mexaniki onun axtarışına başlamışlar. Gəminin üst tikilisində, maşın qazan şöbəsində və digər xidməti otaqlarda axtarış nəticə verməmişdir. Gəminin əsas göyertəsində güclü alov və tüstü olduğundan həmin ərazidə axtarış tədbirlərinin görülməsi mümkün olmamışdır. Sonradan gəmi matrosu növbə çəkən zaman gəminin baş mexanikini saat 09:00-09:20 radələrində əsas göyertədə müşahidə etdiyini bildirmişdir.

Xilasedici qayıq № 1 vasitəsi ilə gəmi kapitanı və elektrik mexanik sonuncu olaraq gəmini tərk etmişlər. Xilasedici sal gəmi kapitanının baş köməkçisinin rəhbərliyi, həmçinin xilasedici qayıq № 2 gəmi kapitanının ikinci köməkçisinin rəhbərliyi altında gəminin bortundan təhlükəsiz məsafəyə aralanmışlar. Xilasedici sal yaxınlıqda olan "Optimafлот" gəminin xilasedici qayığı vasitəsi ilə yedəyə alınmış və xilasedici qayıq № 1 və xilasedici qayıq № 2 birlikdə "Optimafлот" gəmisi tərəfə hərəkətə başlamışlar. Nəticədə xilasetmə əməliyyatları zamanı "Optimafлот" gəmisinə "Palfлот-2" gəminin 10 nəfərdən ibarət heyəti evakuasiya edilmişdir.

24 aprel 2016-cı il tarixində saat 01:00 radələrində gəmi sahibi tərəfindən verilmiş göstərişə əsasən "Palfлот-2" gəminin heyəti "Optimafлот" gəmisi tərəfindən En 39°54' 04" Şimal, Uzunluq 052°30' 08" Şərq koordinatlarında Rusiya Federasiyasının Dövlət bayrağı altında üzən "Odysseus Shipping" LLC şirkətinə məxsus "Valeriy Kalaçev" (BDT nömrəsi 7945558) gəmisinə təhvil verilmişdir.



Şəkil 8. "Palfлот-2" gəminin sol bortundakı xilasedici qayıq



Şəkil 9. "Palflot-2" gəmisinin xilasedici qayıqlarının yedəyə alındığı Optimafлот gəmisi



Şəkil 10. "Palflot-2" gəmisinin heyətinin təhvil verildiyi Valeriy Kalaçev gəmisi

3.4. Gəmidəki yanğının söndürülməsi və onun yedəyə alınması

“Optimaflot” gəmisindən yanğınla bağlı həyəcan signalı daxil olduqdan sonra UMTİ Milli Mərkəzinin Gəmilərin hərəkətinin idarəsi üzrə operatoru tərəfindən həyəcan signalı qəbul edilərək aidiyyəti qurumlara bu barədə məlumat ötürülmüş və hadisə yerinə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinə (bundan sonra Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC) məxsus “Vixr-5” yanğınsöndürmə gəmisi, “Bue Caspian Ltd” şirkətinə məxsus “Caspian Voyager” və “Caspian Protector”, “Kaspian Marin Servisez Limited” şirkətinə məxsus “İslay” və “Jura” gəmiləri, Azərbaycan Respublikasının Fövqəladə Hallar Nazirliyinin Aviasiya Dəstəsinin 1 ədəd Mi-17-1V və 1 ədəd Ka-32a tipli helikopterləri cəlb edilmişlər.



Şəkil 11. “Vixr-5” yanğınsöndürmə gəmisi ilə Palflot-2 gəmisində olan yanğının söndürmə əməliyyatı

23 aprel 2016-cı il tarixində saat 18:04 radələrində “Vixr-5” yanğınsöndürmə gəmisi tərəfindən yanğın tam şəkildə söndürülmüşdür.

24 aprel 2016-cı il tarixində saat 10:12 radələrində “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-yə məxsus “Lyutoqa” və “Socar-1” gəmiləri “Palflot-2” gəmisini yedəyə alaraq Bakı buxtası Böyük Zirə adasının şimalında yerləşən 8 nömrəli dəniz rayonunda “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-yə məxsus “Nefteqaz-10” gəmisinə təhvil verilməsi üçün hərəkətin bölünmə sistemində daxil olmuşdur.

25 aprel 2016-cı il tarixində saat 07:00 radələrində “Nefteqaz-10” gəmisi “Socar-1” və “Lyutoqa” gəmilərindən “Palflot-2” gəmisini yedəyə alaraq “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin “Ziğ Quru Yük Dəniz Limanı”na hərəkətə başlamışdır. 09:30 radələrində “Socar-1”, “Salyut”, “Abşeronskaya-5”, “Abşeronskaya-6” və “Vasif Hüseynov” gəmiləri qəzalı vəziyyətdə olan gəmini körpüyə yan alması üçün köməklik göstərmişdirlər. 25 aprel 2016-cı il tarixində saat 11:00 radələrində “Palflot-2” gəmisi “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin “Ziğ Quru Yük Dəniz Limanı”n 8-ci körpüsünə yan almışdır.



Şəkil 12. *Palflot-2 gəmisinin yedəklənmə əməliyyatı*



Şəkil 13. *Palflot-2 gəmisinin yedəklənmə əməliyyatı*

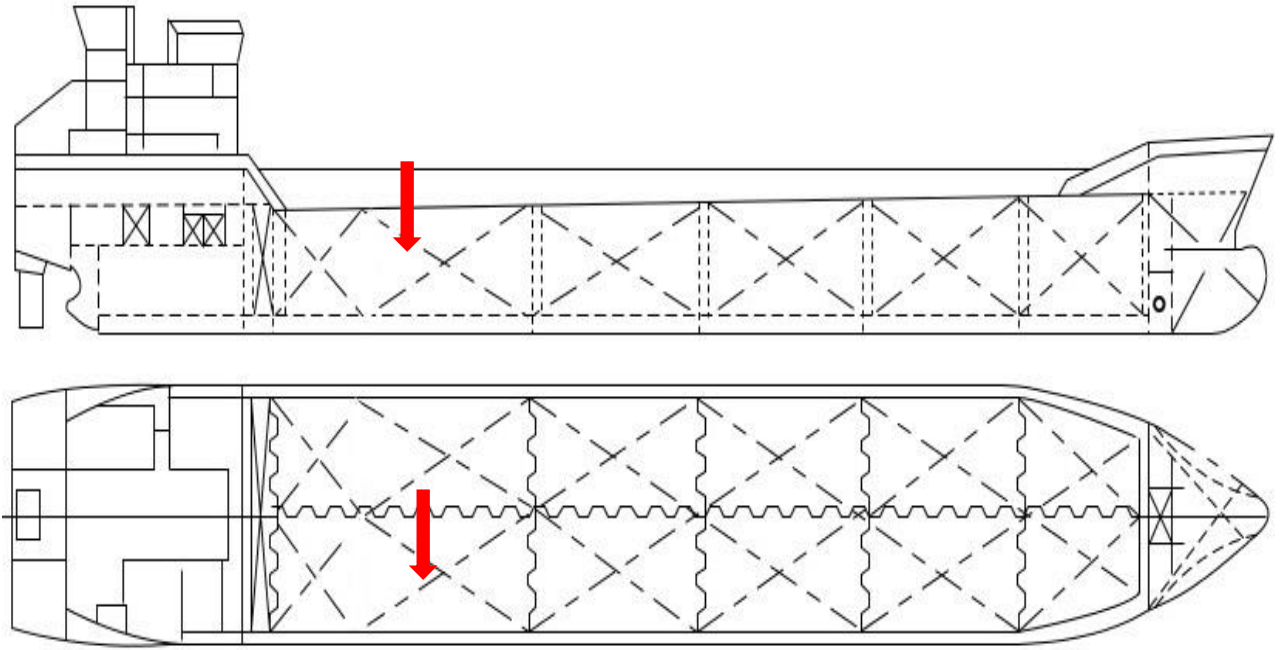
3.5. Gəmidə insan meyitinin aşkar edilməsi və çıxarılması

11 may 2016-cı il tarixində saat 12:30-da "Palflot-2" gəmisi "Salyut", "Abşeronskaya-5", "Abşeronskaya-6" və "Vasif Hüseyinov" gəmiləri vasitəsi ilə "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin "Zığ Quru Yük Dəniz Limanı"nın körpüsündən çıxarılaraq "MONOLİT-D LTD" şirkətinə məxsus körpüyə aparılmış və gəmi 14:00 radələrində həmin körpüyə yan almışdır.

18 may 2016-cı il tarixində saat 16:00 radələrində gəmi sahibinin nümayəndələri gəmiyə baxış keçirən zaman insan meyitinin görünməsi barədə məlumat vermiş, araşdırma komissiyasının üzvləri, gəmi agentı "Azpilot" LLC-nin Azərbaycan Respublikasındakı filialının nümayəndəsi, gəmi sahibinin nümayəndələri və Azərbaycan Respublikası Daxili İşlər Nazirliyi Nəqliyyatda Baş Polis İdarəsinin Su Nəqliyyatında Polis İdarəsinin əməkdaşının iştirakı ilə saat 17:30 radələrində gəmiyə yenidən baxış keçirilən zaman gəminin sağ bortundakı 42 nömrəli yük tankında insan meyiti aşkar edilmiş və müvafiq qurumlara dərhal məlumat verilmişdir. 20 may 2016-cı il tarixində saat 16:00 radələrində Azərbaycan Respublikasının Fövqəladə Hallar Nazirliyinin Xüsusi Riskli Xilasetmə Xidmətinin əməkdaşları tərəfindən cəsəd 42 nömrəli yük tankından çıxarılmış, Bakı şəhəri Xətai rayon prokurorluğunun əməkdaşı hadisə yerinə gəlmiş, müvafiq olaraq məhkəmə-tibbi ekspertizasının aparılması üçün meyit hadisə yerindən götürülmüşdür.



Şəkil 14. 42 nömrəli yük tankından insan meyitinin çıxarılması



Şekil 15. İnsan meyitinin çıkarıldığı 42 nömreli yük tankı



Şekil 16. 42 nömreli yük tankından çıkarılmış insan meyiti

4. TƏHLİL

4.1. Gəminin qəzadan sonrakı vəziyyəti

Gəmiyə baxış nəticəsində müəyyən edilmişdir ki, gəminin sol bortundakı 41 nömrəli və sağ bortundakı 42 nömrəli yük tankı deformasiya olmuş, gəminin 135 nömrəli şpanqoutdan 85 nömrəli şpanqouta qədər əsas göyertə zədələnmiş, əsas göyertənin üst örtüyünün bir çox yerlərində çatlar və deformasiyalar yaranmış, gəminin sol bortundakı 41 nömrəli yük tankının ətrafında bort hissəsi deformasiya olmuş və gövdə əyilmiş, gəminin diametral müstəvisində 41 və 42 nömrəli yük tanklarının arasından gedən arakəsmə deformasiya olmuş və zədələnmiş, 41 nömrəli yük tankının 2-ci bortu deformasiya olmuş və çatlar yaranmış, üst tikili (yaşayış otaqları) və rubkalar tam şəkildə yanmışdır, gəminin əsas göyertəsindəki 41 və 42 nömrəli tankların üzərindən keçən boru xətləri (magistralı), yük tanklarının qapaqları və havalandırma borusu dağılmışdır.



Şəkil 17. Üst göyertənin dağılmış hissəsinin burun hissəsindən ümumi görüntüsü



Şekil 18. Üst göyertenin dağılmış hissésinin sağ bordan ümumi görüntüsü



Şekil 19. Üst göyertenin zedelenmiş hissəsi



Şəkil 20. Zədələnmiş yük tankı



Şəkil 21. Tankın giriş qapağı



Şekil 22. *Kapitan körpüsünün içeriden ümumi görünüşü*



Şekil 23. *Geminin üst tikilisindeki ümumi görünüş*

4.2. Gəmidən çıxarılmış insan meyiti haqqında

21 may 2016-cı il tarixində gəmidə aşkar edilmiş gəminin baş mexanikinə məxsus meyitin məhkəmə-tibbi ekspertizası aparılmışdır. Ekspertiza rəyindən müəyyən olunmuşdur ki, meyit üzərində aşağıdakı xəsarətlər və dəyişikliklər mövcuddur: meyitin kəskin çürüməyə məruz qalması, başın boyun nahiyəsində, üz skelet, kəllə tağı və əsas sümüklərinin çoxqəlpəli yerini dəyişən sınıqları ilə yanaşı alın sümüyünün defekti, uzun, başın, baş beyinin dağılması, I-II-III boyun fəqərələrinin onurğa beyinin dağılması ilə sınığı, sol saidin aşağı üçdə birinin, sağ saidin orta üçdə biri travmatik amputasiyası, həmin nahiyələrdə mil və dirsək sümüklərinin qəlpəli sınıqları, döş qəfəsinin ön-sağ və qarın nahiyəsində ön yan səthlərində yumşaq toxumaların olmaması, sağda II-III qabırğaların, solda IV-V qabırğaların döşyanı xətlər boyunca yerini dəyişən, sol bazu, sağ və sol bud sümüklərinin qapalı sınıqları.

Meyitdə aşkar edilmiş xəsarətlər bərk küt əşyanın (əşyaların) və partlayış dalğasının geniş sahəli güclü təsirindən törənmişdirlər, canlı şəxslərdə bu kimi xəsarətlər həyat üçün təhlükəli olan ağır dərəcəli xəsarət kimi qiymətləndirilir və ölümə nəticələnə bilər. Xəsarətlərin alınma müddəti 23 aprel 2016-cı il tarixinə uyğun gəlir.

Eyni zamanda meyitdə kəskin çürümə inkişaf etdiyindən ölümün dəqiq səbəbini müəyyən etmək mümkün olmamışdır. Meyitdən götürülmüş əzələdə məhkəmə-kimya tədqiqatı nəticəsində metil, etil, propil, butil və amil spirtləri, barbitur turşusu törəmələri, alkaloidlər (həmçinin tiryək qrupu), fenotiazin, pirazolon, 1,4 benzodiazepin törəmələri və salisilatlar aşkar edilməmişdir.

4.3. Gəmi heyətinin psixoloji durumu, yorğunluq dərəcəsi haqqında

Gəmi heyətindən alınmış izahatlardan müəyyən olunur ki, dəniz qəzası baş verərkən hər hansı bir xarici amillərin təsiri, psixoloji çətinlik olmamışdır. Eləcə də gəmi heyətinin istirahət vaxtı təşkil olunduğundan yorğunluq faktı qeydə alınmamışdır.

5. NƏTİCƏ

Gəmidə yaranmış istiliyin termiki-təsiri, gəminin tikilməsində istifadə olunmuş metal lövhələr, konstruksiyaların qaynaq-tikiş hissələrindəki açılmaların, deformasiyaların forma və şəkildəyişmələrinə əsasən gəmidə baş vermiş yanğının mənbəyi partlayışın zərbə dalğasının kəskin büruzə verdiyi 41 nömrəli yük tankıdır.

Ümumiyyətlə, xam neftin doldurulması, boşaldılması və ya natamam boşaldılaraq tankerin hərəkət etməsi zamanı, laylararası laminar və ya turbolent sürtünmədən yaranan statik elektriklənmə zamanı, eləcə də ötürücüləri olmazsa və ya keyfiyyətsiz qoşularsa, nasaz vəziyyətdə olarsa partlayış-yanğın hadisələri baş verə bilər. Belə ki, araşdırma zamanı müəyyən edilmişdir ki, tankerin zədələnməmiş hissələrindəki tanklarda qalıq neft məhsulları vardır və tank daxili həcmdə qalıq maye üzərində doymuş buxarlar əmələ gəlmişdir. Doymuş buxarlar tədricən bütün tankdaxili həcmi dolduraraq partlayış-yanğın təhlükəli mühitin yaranmasına gətirib çıxarmışdır.

Bundan əlavə xam neft tutumlarında öz mayesi ilə tarazlıqda olan doymuş buxarlar (kiçik molekullar) olur. Bu buxarların alovlanma temperaturu 150-200°C olur. Həmin buxarlar partlayış konsentrasiyası üçün münbit şərait yaratmış olduğu zaman kiçik istilik impulsu və ya qığılcım nəticəsində yüksək təzyiqli partlayışlara səbəb ola bilər.

Partlayış-yanğın təhlükəli mühitlərdə yanğınlar əsasən statik elektriklənmədən, sintetik geyim əşyalarından istifadədən, qığılcım əmələ gətirə bilən ayaqqabılardan, partlayış təhlükəli akkumulyator bateriyalarından və cib fanarlarından istifadə etdikdə, tank üzərində olan lyukların qapaqlarında hermetikliyin pozulmasından, qığılcım təhlükəli alət və avadanlıqlardan istifadə etdikdə, tankerlərdə xüsusi ayrılmış yerlərdən kənarda siqaret çəkilməsindən baş verir və baş vermiş partlayış yanğın təhlükəsizliyi qaydalarının pozulmasını ifadə edir. Partlayışdan əvvəl tanker üzrə növbətçi matros tərəfindən saat 09:00-09:20 radələrində gəminin baş mexanikini gəminin göyərtəsində partlayış olan sahədə görməsi partlayışın onun tərəfindən yanğın təhlükəsizliyi qaydalarının pozulması səbəbindən baş verdiyinə əsas hesab olunur.

Beləliklə, "Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair" Beynəlxalq Konvensiyanın Yanğından mühafizə, yanğının aşkarlanması və söndürülməsi adlı II-2 Fəslinin 4-cü Qaydasının 5.3 və 5.7-ci bəndləri, 14-cü Qaydası, 15-ci Qaydasının 2-ci maddəsi, eləcə də "Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri" Beynəlxalq Məcəllənin yanğın təhlükəsizliyinə dair qaydaları və normaları pozulmuşdur.

6. T Ö V S İ Y Ə L Ə R

GƏLƏCƏKDƏ DƏNİZDƏ BELƏ QƏZALARIN BAŞ VERMƏMƏSİ ÜÇÜN

Gəmi heyətinə:

1. gəmi hərəkətdə olan zaman, liman və lövbər dayanacağında olan zaman, eləcə də yük əməliyyatları zamanı gəmidə yanğın təhlükəsizliyi qaydalarına ciddi riayət olunması;
2. gəminin səfərə çıxması zamanı yanğın təhlükəsizliyi sisteminin sazlığına nəzarət edilməsi və həmin sistemin daimi olaraq hazır vəziyyətdə saxlanması;

Gəmi kapitanına:

1. gəminin yük, yanacaq tanklarının və digər tankların havalandırılmasının təmin edilməsi;
2. gəminin bortunda yük, yanacaq tanklarında və digər tanklarda mütəmadi olaraq qazlaşma səviyyəsinin ölçülməsi və həmin avadanlıqların sazlığına nəzarət edilməsi;
3. gəmi heyətinin iş vaxtlarında xüsusi geyimlərdən və avadanlıqlardan (ayaqqabı, fanar, eynək, dəbilqə və digər avadanlıqlardan) istifadə edilməsinə nəzarət edilməsi;
4. gəmi heyətinə yanğından mühafizə vasitələrindən və sistemlərindən istifadə edilməsinə dair mütəmadi təlimlərin keçirilməsinin təmin edilməsi;

Gəmi sahibinə:

1. gəminin yük, yanacaq tanklarının və digər tankların qazlaşma səviyyəsini ölçən avadanlıqlara mütəmadi olaraq texniki nəzarətin həyata keçirilməsinin təmin edilməsi;
 2. gəmi heyəti tərəfindən yanğından mühafizə vasitələrindən və sistemlərindən istifadə edilməsinə dair mütəmadi təlimlərin keçirilməsinə dair məlumatların tələb edilməsi;
 3. gəmi heyətinin beynəlxalq konvensiyalara uyğun olaraq yanğın təhlükəsizliyi qaydaları ilə bağlı biliklərinin artırılması üçün müvafiq hazırlıq kurslarına göndərilməsinin təmin edilməsi
- TÖVSİYƏ OLUNUR.**